Deutscher Bundestag
13. Wahlperiode

Drucksache 13/1494

22. 05. 95

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Halo Saibold und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Schiffs-Havarien auf der Donau zwischen Regensburg und Vilshofen (II)

Die Antwort der Bundesregierung auf unsere Kleine Anfrage zum selben Thema (Drucksache 13/1286) vermittelt den Eindruck, daß die Bundesregierung keine konkreten Maßnahmen zu treffen gedenkt, um zukünftigen Schiffs-Havarien auf der Bundeswasserstraße Donau trotz der im wesentlichen bekannten Ursachen vorzubeugen. Dies ist um so unverständlicher, da bekannt und unbestritten ist, daß Schiffs-Havarien auf der Donau zwischen Straubing und der Landesgrenze auffallend zugenommen haben.

Wir fragen deshalb die Bundesregierung:

1. Ist die Bundesregierung bereit, das Binnenschiffahrtsgesetz so zu ändern, daß für Schiffstransporte auf der Donau eine Haftpflichtversicherung zwingend vorgeschrieben wird?

2. Wie läßt sich nach Meinung der Bundesregierung die derzeit praktizierte „Regelung" rechtfertigen, wonach im Falle einer Schiffs-Havarie auf der „Bundeswasserstraße Donau" die dadurch verursachten Kosten für die Schadensbegrenzung und Schadensbeseitigung (Personalkosten, Geräte usw.) den jeweiligen Anrainer-Kommunen aufgebürdet werden?

3. Was gedenkt die Bundesregierung zu unternehmen, um den offensichtlich unübersichtlichen und unkontrollierbaren „freien Lotsenmarkt" zu unterbinden und statt dessen den Einsatz von tatsächlich qualifizierten Lotsen zu garantieren?

4. Welchen Sinn ergibt die Sonderregelung, wonach für ausländische Schiffe, die außer der deutschen Donaustrecke keine anderen deutschen Binnenschiffahrtsstraßen befahren, das Recht ihres Heimatlandes gilt, und welche Konsequenzen hat dies auf den Sicherheitsstandard dieser Schiffe im Vergleich mit Binnenschiffen, die andere deutsche Flüsse befahren?

5. Wie oft und mit welchen Ergebnissen wurden in den letzten fünf Jahren durch die Wasserschutzpolizei Schiffskontrollen bei Schiffsführern und Schiffsbesatzungen auf die Einhaltung der „Alkoholvorschriften" durchgeführt, und welche konkreten Bestimmungen enthalten diese „Alkoholvorschriften"?

6. Warum sind nach der „Gefahrgutverordnung Binnenschifffahrt" (GGVBinSch) nur für „bestimmte gefährliche Güter" Doppelhüllenschiffe erforderlich, und um welche „gefährlichen Güter" handelt es sich dabei?

7. Hält es die Bundesregierung für notwendig, und falls ja, bis wann ist damit zu rechnen, daß für den Transport aller „gefährlichen Güter" Doppelhüllenschiffe vorgeschrieben werden?

8. Wer ist für die von der Bundesregierung erwähnte „verstärkte Fahrrinnenbezeichnung" auf dem „als nautisch schwierig bekannten Durchfahrtsbereich der ca. 2 km stromab gelegenen Vilshofener Straßenbrücke" zuständig, und wann ist mit der Realisierung dieser Maßnahme zu rechnen?

9. Hält es die Bundesregierung für möglich und machbar, die „nautisch schwierigen" Streckenabschnitte der Donau bei Vilshofen, die sich im übrigen außerhalb der geplanten „Ausbaustrecke" befinden, ehestmöglich und unabhängig von den für die Donaukanalisierung zwischen Straubing und Vilshofen notwendigen Genehmigungsverfahren durch geeignete technische bzw. wasserbauliche Maßnahmen zu entschärfen oder zu beseitigen?

Bonn, den 18. Mai 1995

Halo Saibold
Joseph Fischer (Frankfurt), Kerstin Müller (Köln) und Fraktion

Druck: Thenée Druck, 53113 Bonn, Telefon 91781-0
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 13 20, 53003 Bonn, Telefon (02 28) 3 82 08 40, Telefax (02 28) 3 82 08 44
ISSN 0722-8333